

Riesa-Canitz - Ein Fluggelände mit Tradition

von Udo Teske



Wer hat nicht schon oft seinen Blick in die Höhe gerichtet und dem eleganten und nahezu lautlosen Flug eines Segelflugzeuges über Riesa - Canitz nachgeschaut.

Und wenn dann an schönen Sonnentagen mit lockerer Quellbewölkung im Blickfeld eines Betrachters gar viele Segelflugzeuge kreisen, Höhe gewinnen, schließlich kleiner werdend den Blicken entweichen, kommen schon Gedanken auf. Die Sehnsucht wird wach, es doch einmal versuchen und die Landschaft um Riesa aus der Luft zu betrachten.

Unser Besucher hat seinem Mut zusammen genommen. Seine Schritte lenken ihn zum Startpunkt. Noch zögerlich fragend, geht dann alles recht unkompliziert. Ein erfahrener Segelflieger erläutert kurz. Schon sitzt er im Doppelsitzer und hat in ca. 30 bis 40 sec. 300 bis 400 m Höhe erreicht. Der Start ist schon einfach be- rauschend, ähnlich einem Drachen an der Leine

geht es nach oben. Staunen, suchendes Betrachten und fragende Blicke sind eine Einheit geworden.

Es ist schon ein erhebendes Gefühl, und anfängliche Bedenken sind in Begeisterung umgeschlagen. Nach glücklicher Landung war dann natürlich alles viel zu kurz, und alle neuen Eindrücke müssen erst noch verarbeitet werden.

Unser Segelfluggelände Riesa - Canitz, der Flugplatz westlich der Industriestadt Riesa, hat für Sachsen und auch für unsere Stadt Riesa eine Tradition mit wechselvoller Geschichte. Das Flugfeld Canitz wurde Mitte der 30er Jahre für die aufstrebende Fliegerei erschlossen. Damals noch zum Kreis Oschatz gehörend, war die große Wiesen- und Weidefläche mit ihrer süd-östlichen Erhebung ein ideales Gelände. Die Anhöhe in Richtung Dorf Weida wurde ein guter Startplatz für erste Gleitflüge. Das Gummiseil und die gebündelte Kraft einer Startmannschaft sorgten dafür, dass die Gleiter ihre gewonnene Höhe abfliegen konnten. Sicherlich waren es keine solch spektakulären Flüge, wie es sie in der Rhön an der Wasserkuppe gab. Aber doch, so wurde erzählt, gab es Flüge bis zu mehreren Minuten.

Die Rüstungsbestrebungen vor dem 2. Weltkrieg gingen auch an dieser Wiesen- und Weidefläche nicht vorbei. Canitz wurde Flugplatz der Luftkriegsschule und bildete als Außenstelle des Flugplatzes Oschatz zukünftige Flieger für die Luftwaffe der Deutschen Wehrmacht aus. Das vom Motor getriebene Flugzeug hatte das Gelände erobert. Canitz wurde gut ausgebaut und bekam alle Einrichtungen, um von hier aus, im Falle eines Krieges, gezielte Kampfeinsätze zu fliegen. Der Flugplatz bekam einen eigenen Gleisanschluss. Es wurde eine unterirdische moderne Tankanlage mit teilweiser Ringleitung und

Anschlüssen um den halben Flugplatz geschaffen. Die Hauptstart- und Landerichtung wurde begradigt und verfestigt. Die Flugzeuge standen in Hangar am südlichen und nördlichen Platzrand, etwa dort, wo sich heute die Segelflughalle entlang der Siedlungsstraße steht. Die alten Hangarfundamente sind noch vorhanden, wie man auch noch die alte Gleisführung und die Überreste der alten Tankanlage ohne große Mühe erkennen kann. Der Gebäudekomplex des ehemaligen Gutshofes diente als Unterkunft, Werkstatt, Garage und Flugleitung. Der Gutshofcharakter wurde bewusst erhalten, war er doch die perfekte Tarnung, und der angelegte Mittelweg sollte wohl auch das Fluggelände aus der Luft als ein solches nicht gleich erkennen lassen.

Jener Mittelweg, damals nicht befahren, diente ausschließlich der Sicherheit für Roll- und Flugbewegungen. Dieser Scheinweg war niemals öffentlich. Heute ist dies zum Leidwesen der Segelflieger aber alles anders. Aus Unachtsamkeit, purer Bequemlichkeit, falsch verstandener Freiheit und bewusster Missachtung einfachster Normen sich über alles hinweg setzend, wird dieser Querweg regelrecht zerfahren und bildet so eine Gefahrenquelle für alle Flugzeuge. Selbst „Freunde“ der Fliegerei (Modellflieger) beteiligen sich aktiv an der Beeinträchtigung unserer Flugfläche, unserer traditionsreichen Segelwiese.

Noch im April 1945 wurde von hier aus geflogen. Die Flugplatzverteidigung beschloss nachmittags am 17. April zwei amerikanische Jagdflugzeuge, eines wurde flugunfähig geschossen. Der Jäger machte eine Notlandung südlich von Zaußwitz bei Strehla auf einem Acker, flüchtete und ist seit dem verschollen. Das Flugzeug vom Typ P 51 Mustang diente später als besondere Schaukel für Kinder und wurde Demontageob-

jekt für die Dorfbevölkerung, landete schließlich in der nahen Kiesgrube. Der Rumpf wurde noch 1945 als besondere Zierde bei einem Polterabend von Pferden gezogen durch das Dorf geschleppt und fand letztlich sein Ende in besagter Kiesgrube und war sicherlich noch eine gute Schrottplatzquelle. Diese Grube ist heute verfüllt, alle Zeugnisse der unrühmlichen Zeit ruhen in der Erde.

Nach dem Zusammenbruch des 3. Reiches wurde von den Siegermächten für Deutschland jegliche fliegerische Betätigung untersagt. Die Gleisanlagen wurden abgebaut, Erdtanks ausgebuddelt, Kraftstoffleitungen unbrauchbar gemacht, Hangar abgerissen und im Gutobjekt wurden Wohnungen für viele Flüchtlingsfamilien eingerichtet. An einen Flugplatz erinnerten nur noch wenige Überreste, die auch heute noch auffällig sind.

Im Osten Deutschlands, im zweiten deutschen Staat, wurden ab August 1951 einige ehemalige Reichssegelflugschulen durch die FDJ aktiviert und als Segelflugschulen aufgebaut. Mit der theoretischen Ausbildung zukünftiger Fluglehrer begann die fliegerische Neuorientierung, die einmal allen zugänglich sein sollte. Es wurde der Gedanke der Arbeiter-Flugsportvereine der 20er Jahre neu belebt. Im Jahre 1952 übernahm die neue Organisation, die Gesellschaft für Sport und Technik, den Flugsport.

Ab 1952 wurde auch im sächsischen Raum wieder Flugsport betrieben. Zuvor aber, schon am 30.03.1950, hat es wohl die ersten Segelflugstarts der jungen DDR in Canitz gegeben. Eine Interessengemeinschaft der FDJ flog mit einer „Olympiameise“, also schon etwa einen Monat vor dem ersten offiziellen Start in der DDR vom 25.04.1950 mit einem „Baby II b“ am Fluggelände Püttlitz.

Die Fakultät der Technischen Hochschule Dresden erwarb das Gelände und führte hier in Canitz, jetzt zum neu gegründeten Kreis Riesa gehörend und nach Riesa eingemeindet, Luftfahrtversuche am Boden und in der Luft durch. Eine recht geräumige Flugzeughalle mit Metallwerkstatt, eine LKW-Garage, eine separate Verwaltungsbaracke, eine ortsfeste Tankstelle und eine Windengarage entstanden. Dazu wurde im ehemaligen Scheunengebäude eine Holzwerkstatt eingerichtet. Da im festen Haus des Gesamtobjektes viele Familien wohnten, wurde der eigentliche Wäscherboden zum Schlafsaal mit ca. 40 Schlafstellen hergerichtet. Man nächtigte fortan im „Rattensaal“. Für die großen Geschäfte gab es über den Hof der „Zwölfzylinder“. Eine zentrale Wasserversorgung gab es nicht, doch aber eine Gefällewasserleitung mit insgesamt drei Zapfstellen im gesamten Objekt. Die Bewohner des Hauses nutzten die zentestete in Canitz Segelflugzeuge aus eigener Produktion. Die „Libellen, Lo Meisen und Faoriten“ absolvierten über Riesa erste Testflüge. Kurt Götze und Wolfgang Eilhard waren die Versuchspiloten.

In der allgemeinen Flugbegeisterung entstand schnell eine Segelfluggruppe der Technischen Hochschule Dresden. Wilhelm Lienemann war 1956 der erste Hauptberufliche Fluglehrer der TH Dresden und in Riesa-Canitz angestellt. Ernst Reinecke, ebenfalls Fluglehrer erprobte in den Anfangsjahren der Nachkriegsfliegerei seine Doppelsitzerkonstruktion „Patriot“. Studenten und Lehrkräfte der Luftfahrtfakultät betrieben aktiv Forschung und den Segelflug- und Motorflugsport.

Am 05.Mai.1956 fand der erste Segelflugstart der Flugsportgruppe der Technischen Hochschule unter Trägerschaft der GST statt. 1957 wurde

die Halle mit Werkstatt in Betrieb genommen. Die großen Zelte, in denen die Flugzeuge untergestellt wurden, hatten ausgedient. Im September 1956 gab es in Riesa-Canitz den ersten Flugzeugschlepplehrgang.

1957 war dann der Beginn des intensiven und erfolgreichen Leistungssegelfluges. Mit den Seglern „Jaskolka, Mucha und Sohaj 3“ wurden in Qualifikationswettkämpfen bemerkenswerte Leistungen geflogen. Als Beispiele seien angeführt die Streckenflüge von Riesa-Canitz nach Stölln Rhinow über 175 km, Landesrekorde, internationale Wettkämpfe und 1957 erfüllte Wilhelm Lienemann mit Reinecke verunglückte bei Flugversuchen mit einem „Pionyr“.



Pionyr

Auch in Riesa-Göhlis, auf einem ehemaligen Wehrmachtsflugplatz, flogen die Riesaer Flugsportler des Stahlwerkes, der Flugsportsektionen Meißen und Gröditz. Getragen wurde der Flugsport durch die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) und fand großzügige Unterstützung durch den Staat. Ein Jahresbeitrag von 10 Mark

und 2 Mark für Versicherung erlaubten ein beinahe kostenloses Fliegen. Die notwendige Fliegeruntersuchung erfolgte im Rahmen der Sozialversicherung, also kostenfrei für den Flieger. Flugzeuge aus einheimischer Produktion standen noch nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung und doch begann, so auch in Canitz, der regelmäßig organisierte Segelflugbetrieb. Der „SG 38,, ein Standard-Schulgleiter des Konstruktionsjahres 1938 und ein „Baby II b,, waren die ersten Übungsflugzeuge.



Favorit

Aus der CSR kam 1955 der erste Doppelsitzer „Pyonier,, und eine „Sohaj,, aus Polen das erste Leistungsflugzeuge, eine „Mucha,, und auch eine „Jaskolka,,. Sehr schnell entwickelte sich Riesa-Canitz zu einem Zentrum des Leistungssegelfluges. Bei den DDR-Meisterschaften im Segelflug in Schönhagen erflogen Manfred Blauert, der auch zeitweise in Canitz flog und Gerhard Wissmann erste Plätze. Vor den nationalen Meisterschaften von 1964 trainierte auch Adolf Daumann in Riesa-Canitz. Er wurde später DDR-Meister und umrundete als erster Deutscher in

Mitteleuropa ein 500 km Dreieck. Im Jahr darauf gelang ihm nochmals solch ein Aufsehen erregender Flug. Er flog das Leistungsflugzeug „Favorit“ aus Lommatzcher Produktion.

Dieses Flugzeug erlebte mit dem legendären Kurt Götze den Erstflug im Jahre 1962 in Riesa. Die Leistungsfieger von Canitz errangen damals noch einen 2. Platz durch Manfred Iltzsch auf „Libelle Laminarümd Jürgen Leistner erflog einen DDR-Rekord im 100 km Dreieck auf „Favorit“. Ab 1962 trainierte regelmäßig die DDR-Kunstflugstaffel in Riesa. Unter Leitung des Riesaer Fluglehrers Rudi Daum flogen die Fluglehrer Wolfgang Eilhard (Meißen), Günter Ambros (Dresden), und Wilhelm Pech (Gröditz) auf drei „Lo-Meisenäuf vielen Flugveranstaltungen. Ab 1969 flogen diese Kunstflieger in engem Verband auf dem bewährten Doppelsitzer „Bocian“. Bis zur Auflösung im Jahre 1978 war diese Staffel die einzige Dreiergruppe im Segelkunstflug in Europa. Professor Landmann ließ in Canitz seine Konstruktionen „La 16,, und „La 17,, einfliegen und testen. Das waren Motorsegler, dabei war die „La 16 Heidelerche ein eigenstartfähiger Einsitzer mit Druckschraube.

Der Apparatebau Lommatzsch hatte mit Neukonstruktionen auch Riesa - Canitz bereichert. Der Flugzeugbestand erreichte beinahe die Zahl 20. Der „Lehrmeister“ für die Doppelsitzerschulung, eine „Ölympia Meise“, „Lo-Meisen“, in drei Ausführungsvarianten Libellen und mehrere „Baby II b“ gehörten zum Bestand. Auch die polnische Konstruktion eines Bocian der ersten Generation wurde schon in Canitz geflogen.



FES Lehrmeister

Telefon und Ferschreiber gehörten zur Flugsicherungsausrüstung. Die Segelflugzeuge wurden mit einer „Maybach- Schleppwinde und ab 1958 mit zwei „Hercules III“ mit Doppeltrommeln aus der CSR in die Luft gebracht. Der Flugzeugschlepp begann 1957 regelmäßig mit der SZlin 126 Treneräus der CSR und einer „Po 2 Podwa aus der Sowjetunion.

Ein Oldtimer „Podwa“, ein Lizenzbau aus Polen als „CSS 13“ flog letztmalig 1976. Bis 2000 war sie im Bestand des Fliegerklubs Riesa - Canitz e.V. Bekannt und gefürchtet wurde dieser Doppeldecker als so genannter U.v.D, an der russischen Front im 2. Weltkrieg. Flugunfähig, seit seiner Ausmusterung lagerte der Doppeldecker abgerüstet in der Halle. Eine Initiativgruppe aus Pirna will dieses Flugzeug wieder richten, teilweise erneuern und in die Luft bringen. Dieses Flugzeug hat auch Filmgeschichte geschrieben. Der bekannte Filmschöpfer Conrad Wolf drehte Szenen seines Films „Mama ich lebe in Riesa - Göhlis. Die „Podwa“, damals schon still gelegt, wurde noch einmal für die Filmauf-

nahmen mit rotem Stern rollfähig hergerichtet und hoppelte aus eigener Kraft über das Flugfeld. Karl - Martin Jacobs, langjähriger Flugplatzleiter von Canitz, war in der Uniform eines Offiziers der Roten Armee der Pilot. Das letzte Kennzeichen der "Po 2" mit einer DDR-Zulassung war DM - WAH.



Po 2 DM-WAH

Ab 1962 wurde der Luftraum über Riesa mehr und mehr militärisch genutzt. Es gab für die Segelflieger zunehmend Luftraumeinschränkungen. Das so schöne freie Fliegen wurde vielfach nicht mehr möglich. Dazu kamen restriktive Maßnahmen, die Eingriffe in den gesamten Bestand der Flieger brachten. Viele Flieger durften diesen schönen Luftsport nicht mehr ausüben. Dieser Trend der geförderten Rezession mit Steigerungscharakter hielt letztlich bis zur politischen Wende 1989 / 90 an.

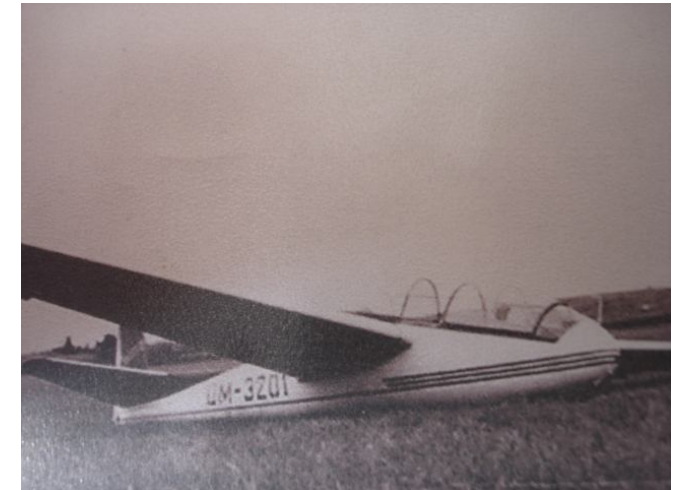
Die große Fluggruppe des Riesaer Stahlwerkes flog ab 1962 ebenfalls in Riesa - Canitz. Ein hauptberuflich eingesetzter Flugplatzleiter, Karl- Martin Jacobs, unser Dicker, lenkte die weiteren Geschicke. Er ist eine Legende der Canitzer Fliegerei. Immer war er zu hören, seine

Augen waren überall, und er hatte, wie man so sagt, goldene Pfoten. Hannes Wünsche war der hauptberufliche Technischer Leiter und hatte alle Segler im Griff. An beider Seite als Techniker und Prüfer der Werkmeister Rudi Schnurbusch aus Lommatszsch. Erfolge waren garantiert. Hier gab es sie noch, die echte und uneigennützig Fliegerkameradschaft. Unser Dicker" war von nun an hauptverantwortlich. Hohe fliegerische Disziplin, sichere Kenntnisse und Flugausbildung so oft es erlaubt war, das waren seine Maxime.

Riesa - Göhlis wurde ausschließlich Motorflugplatz. Von hier kamen nun auch die Schleppflugzeuge. Bis zu 120 Flugsportler zog es an den Wochenenden nach Canitz. Der Flugbetrieb fand ausschließlich an zwei Startstellen statt. Nicht immer waren alle Flugbetriebsteilnehmer in die Luft gekommen. Trotzdem wurden Bedingungen für das silberne Leistungsabzeichen in Serie und vereinzelt auch für die "Gold Cörflogen. Riesa - Canitz erwarb sich auch internationale Bekanntheit. Gemeinsame Sommerlager mit Flugsportfreunden aus der CSSR und Ungarn bestätigten damals schon, "Fliegen" verbindet.

Lommatszsch stellte 1962 seine Produktion ein. Betagte Flugzeuge wurden ausgemustert und in der Regel unsinnigerweise zerstört. Neue Flugzeuge aus Polen angekündigt, kamen ab 1969. Erste "Piratenüüd "Bociane". Eine neue Qualität der Schulung und des Leistungsfluges folgten. In Riesa - Canitz flogen Fluggruppen aus Riesa, Meißen und Dresden. Ab 1972 kamen die Flieger aus Oschatz hinzu. Der Oschatzer Flugplatz war geschlossen worden. Es wurde deutlich, dass sich die allgemeinen und Flugbedingungen weiter verschlechtern würden. Der Mitgliederbestand wurde spürbar geringer. Die Bevormundungen durch den Staat und Ein-

schränkungen in der Luft nahmen zu.



der erste Bocian

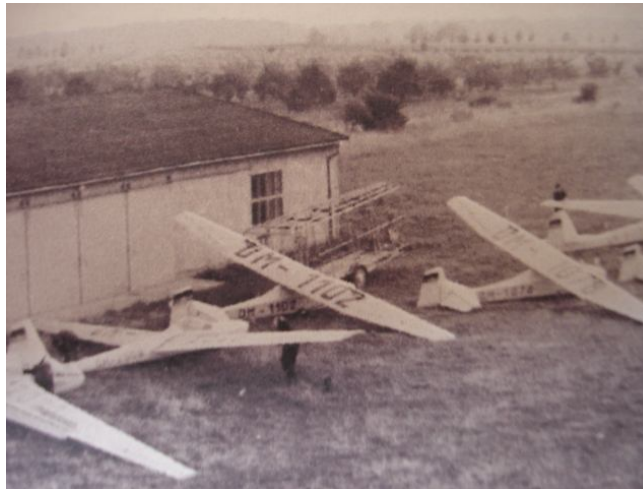
Aber nicht nur Flugeinschränkungen oder Verbote machten den Fliegern zu schaffen. Die Segelflieger hatten auch das Gefühl, als wäre der Rayon über Riesa der einzige Luftraum für alle Militärjets und am Boden rund um Riesa ein einziges militärisches Übungsgebiet. Behinderungen, meist ohne Vorwarnung stellten die Segelflieger immer wieder vor Probleme. Panzerkolonnen wollten quer über den Flugplatz rollen. Russische und auch deutsche Panzer waren nur schwer aufzuhalten und die Panzersoldaten nur sehr schwer zu überzeugen, dass der "Mittelweg" nicht die Panzerstraße auf ihren Karten sei. Die eigentliche Panzeroute führte am westlichen Platzrand vorbei. Einmal gelang es nicht, die Kettenfahrzeuge der NVA rechtzeitig zu stoppen. Der Flurschaden war entsprechend groß. Dieser Vorfall hatte Auswirkungen bis zum Ministerium. Der verursachte Schaden wurde aber von den Militärs dann behoben.

Hubschrauber vom Typ "MI 8" der sowjetischen Luftstreitkräfte machten mit ihrem Getöse nicht nur die ganze Gegend rebellisch, sie nutzten auch ohne jede Vorwarnung den Flugplatz Riesa-Canitz, nur um mal kurz aufzusetzen, ein Stück zu rollen und wieder zu verschwinden. Die Spuren der tonnenschweren Kolosse waren gewaltig. Standlöcher bis 60 cm tief und Rollgräben 20 m lang auf der Flugfläche verteilt. Beschwerden? Nutzen nichts. Der Höhepunkt war wohl, als ein ganzes Geschwader dieser gewichtigen Schlappohren bei vollem Segelflugbetrieb nach nur 10 min Vorwarnzeit einfielen. Segler, die es nicht rechtzeitig zur Landung schafften, mussten Außenlandefelder nutzen. Flugfunk war für uns damals noch ein Fremdwort und das übliche Sichtzeichen war das gängige Kommunikationsmittel. Es gelang uns, einem höheren Offizier unseren Unmut deutlich zu machen. Seine wegwerfende Handbewegung und in gebrochenem Deutsch: "Geh dich bei Walter Ulbricht beschweren". Das war es dann. Und doch gelang es über die örtliche Kommandantur auch diese Missachtung des "Freundschaftsgedankenfuß" korrigieren und die Schäden beheben zu lassen.

Da die Luftfahrtindustrie der DDR seit 1962 im Niedergang war, hatte Canitz nicht mehr die Stellung für die Forschung. Lommatzsch machte vorerst nur noch Reparaturen und zog sich ganz aus Canitz zurück. Die Fluggruppe der TU Dresden zeigte mehr und mehr Auflösungserscheinungen. Die letzten Flugsportler wechselten 1975 nach Pirna. Die fliegerischen Freigaben waren dort wesentlich günstiger.

Riesa - Canitz rückte aber noch einmal in das Licht der Flugsportöffentlichkeit. Hier wurde erstmalig 1972 die Flugzeugschlepp-Grundausbildung erfolgreich als Modellversuch erprobt. Anfängliche Bedenken waren schnell

ausgeräumt. Die Flugleistungen der Schüler waren sicher und gleich bleibend gut. Fortan gab es in Canitz nur noch die Startmethode am 30 m Seil hinter dem Motorflugzeug. Für die Canitzer Segelflieger war das natürlich sehr günstig. Da nun die Segelflugausbildung zunehmend der Vorausbildung zukünftiger NVA- Piloten diene, wurden auch die Mittel, die diese teure Startmethode benötigte, bereitgestellt. Und es hat sich erwiesen, dass sich die qualitative Vorbereitung zukünftiger Jetflieger günstig für die Flugausbildung in den Luftstreitkräften auswirkte.



Bis 1979 ging alles so seinen fliegerischen Gang. An den Wochenenden wurde in Canitz, so der Himmel frei war, geflogen. Leistungen wurden erbracht. Um 80 Flugsportler waren in den verschiedenen Vereinen eingetragen. Im Sommer 1979 jedoch wurden dann von oben herab äußerst unpopuläre Entscheidungen für alle Flieger in der DDR getroffen. Von den acht Flugplätzen, die es im Bezirk Dresden gab, wurden vier ohne jegliche Widerspruchsmöglichkeit geschlossen. Riesa - Canitz war dabei. Es war bei-

nahe das Aus für die Segelfliegerei. Ein Schleppflugzeug aus Riesa war in die "falsche Richtung" geflogen. Viele haben resigniert, viele wurden einfach ausgemustert. Die, die bleiben durften, wurden überwacht, haben es erduldet, sie wollten ja fliegen.

Ab 1980 flogen die Canitzer Segelflieger dann in Riesa - Göhlis. Der Motorfliegerstützpunkt war aufgelöst worden. Die Dresdener Segelflugsektionen Elbwiese und Flugzeugwerft flogen nun auch in Riesa. Der F- Schlepp blieb die vorrangige Startmethode. Aus verordneten Platzflügen wurden auch wieder Streckeflüge. Der eingeschränkte Alltag der Fliegerei kehrte zurück. Aber, Canitz war Canitz und lebte in den Erinnerungen weiter.

Riesa - Canitz wurde zentrales Lager für den GST- Motorsport. Eine Halle wurde komplett umgebaut. Hallentore entfernt und durch Garageneinfahrten ersetzt. Die zweite Halle wurde zum zentralen Lager für die Fliegerei umfunktioniert, aber erhalten. Auf dem Flugfeld entstand eine Fahrschulstrecke für zukünftige Militärkraftfahrer. Ein Schießstand erhielt seine Aufschüttungen. Die Flugplatzfläche verkam zum Manövergebiet, die Gebäude zeigten Verfallserscheinungen.

Ein wenig Fliegerei konnte man dennoch in Canitz erleben. Die Modellflieger bekamen hier ihre Heimstatt. In der Segelflugwerkstatt werkten die Freiflieger. Die Motorgetriebenen Flugmodellbauer nutzten das Flugleitungsgebäude für ihren Verein. Wettkämpfe im Flugmodellsport kündeten davon, in Riesa - Canitz wird noch geflogen.

Die Ex- Canitzer, nun in Riesa - Göhlis waren aber nicht untätig, hofften sie doch, bald wieder in Canitz zu fliegen. Es gab ja nicht nur Schatten in Göhlis, sondern auch viel Sonne.

Gute Flugleistungen wurden wieder erbracht. Viele Zeit- und Streckenflüge waren an der Tagesordnung. Die Ausbildung lief gut. Die Schulung auf dem Motorsegler machte Fortschritte. Tageserfüllungen mit ca. 80 F- Schlepp bis zu 85 Flugstunden und vielen Kilometer wurden erreicht. Die Flugbetriebsfreigaben gingen ausschließlich über den russischen Militärflugplatz Großenhain. Die russische Sprache war gefragt.

Ein Trio versuchte sich als Filmteam. Die Platzrunde im Segelflug sollte als Lehrfilm gestaltet werden. Trotz vieler Hürden gelang ein Farbfilm auf 16 mm. Die Platzrunde im Segelflug an der Winde und im F- Schlepp wurde pädagogisch durchdacht vollendet. Die Abnahme des Films durch den Zentralvorstand der GST bestätigte unsere gute Arbeit. Werner Riede, Schlepmpilot, Kameramann und Schnittmeister, Udo Teske als Fluglehrer, Drehbuchautor und Sprecher, Herbert Köthe als Fluglehrer waren seine Gestalter. Eine Kopie dieses Lehrfilmes über 40 Minuten wurde von den Fliegern über die politische Wende gerettet, fiel den Bilderstürmern nicht in die Hände. Noch heute ist dieser Film, inzwischen auf Video übertragen und auch auf CD-ROM gebrannt, ein echter Lehrfilm und unter fachspezifischer Betrachtung noch immer ansehenswert.

Und dann die Wende. - Der 3. Oktober 1990, wie geht es weiter? Ungewissheit, was wird kommen, können wir uns das Fliegen überhaupt noch finanziell leisten? Erste Kontakte mit Hamburger Segelfliegern - Fliegen verbindet. Aufbruchstimmung. Der Personalbestand schrumpfte bedenklich. Ehemals ausgemusterte meldeten sich wieder. Zweifel machte sich breit,

die Optimisten blieben in der Überzahl. Vereine mussten entstehen. Wie? Keiner hatte eine Ahnung. Die Segelflieger haben es geschafft. Zwei Seelen wohnten allzu oft in ihrer Brust. Die Familien forderten ihre Rechte, aber für ein Fliegen unter neuen Bedingungen musste viel Zeit bereitgehalten werden.

Riesa - Canitz war ein neues anspruchsvolles Ziel. Am letzten Oktoberwochenende 1991 war es dann so weit. Die Segler starteten in Riesa - Göhlis letztmalig. Sie landeten schon in Riesa - Canitz. Das war ein Grund zum Feiern. In dieser Hochstimmung wurde das Chaos der Vornutzer nach und nach beseitigt und Canitz wieder hergerichtet. Im Frühjahr 1992 begann die Segelflugsaison wieder in Canitz.

Die Stadt Riesa gab alle mögliche Unterstützung, und die Segelflieger machten aus dem Segelflugplatz wieder eine klangvolle Adresse. Die Erfolgsbilanz der ersten Nach- Wende- Jahre ist durchaus erwähnenswert. 1992 und 1994 kam der Sachsenmeister aus Canitz. Thomas Liebernickel. 1994 ebenfalls der sächsische Juniorenmeister durch Uwe Kunz. Seit 1994 organisiert der Verein regelmäßig seine Streckenflugwoche mit ansteigenden Teilnehmerzahlen aus mehreren Bundesländern.

Anfänglich waren wir noch etwa 50 Vereinsmitglieder, aber der Personalbestand halbierte sich bis zum Jahre 2002. übergebene Flugzeuge wurden aus Kostengründen wieder abgegeben. Flugplatzfeste brachten nicht den erhofften Schub. Die deutschlandweite Tendenz macht auch vor Canitz nicht Halt. Die Mitgliederzahlen schwinden, ein Überalterungsprozess wird spürbar, motivierter Nachwuchs fehlt. Die

oberflächliche "Nur- Spaß- Gesellschaft" hat gewonnen. Die Privatflieger im Verein dividieren den Verein zum Teil auseinander, das Fliegen stößt an die Schmerzgrenze der Bezahlbarkeit. Der Gesetzgeber langt zunehmend mehr und unverschämt hin und die Ersatzteilevertreiber nutzen ihre Monopolstellung für ihren eigenen finanziellen Fliegerhimmel. Arbeitslosigkeit der Mitglieder und "falsch- Zeugnis- redenëiniger Besserwisser belasten den Segelfliegerklub Canitz. Andere Vereine, aber eben keine echten Fliegerfreunde, schlossen schon Wetten auf unseren Untergang ab.

Das Häuflein der Unverdrossenen wird den Verein, mit veränderter Struktur und abgespeckt erhalten. Wir sind sicher einer der kleinsten Segelfliegervereine in Deutschland, aber ohne Schulden und sonstige Verbindlichkeiten und wir organisieren jährlich Um die Pfingsttage herum eine Streckenflugwoche, die die Freude am Fliegen unter Wettkampfbedingungen, ohne Verbissenheit, erlebbar werden lässt. Ein Fliegerlager mit Partner, Kind und Kegel. 2006 ist es schon die 13. Veranstaltung dieser Art, erstmals musste die Teilnehmerzahl auf 40 Flugzeuge aus Kapazitätsgründen beschränkt werden. Wir Starten an der Winde und im F-Schlepp. Jährlich treffen sich längst bekannte Fliegerfreunde, es ist ein regelrechtes Segelflieger-Familientreffen geworden. Auch immer die gleichen Schlepmpiloten von Flugplätzen Langenhennersdorf, Taucha und Roitzschjora. Canitz wächst und die Segelwiese ist wieder eine gute Adresse geworden. Canitz ist und bleibt Tradition, Anfang September 2006 wird ein Treffen ehemaliger "Canitzer" geben.